

Marcos GT 1960–63

MOTORNYTT **onsdag 20 november**
Föregående **måndag 18 november**

1. Okända effekten av chockhöjda WLTP-skatten
2. Förslaget: Ingen kilometerskatt på landsbygden
3. Hedin vill sälja Byton i Norden
4. Tesla vill bygga fabrik nära Berlin
5. Nya Opel Corsa skakig i Euro NCAP
6. Svenskarnas favoritkombi Skoda Octavia i ny form
7. Citroën C5 Aircross Hybrid officiell – ny framhjulsdriven laddhybrid
8. Det här är Ferrari Roma
9. Elektrisk budbil med retrovibbar
10. Här blir Tesla frånkörda av Volvo Trucks
11. Vi återupplever BMW Z3 2,8 Coupé från 1999
12. Hanomags comeback
13. Grattis Morris Marina!
14. Peugeot återvänder till Le Mans

1. Okända effekten av chockhöjda WLTP-skatten

Redaktören bytbil 2019-11-14

Därför får större fälgar 4500 kr i extra fordonsskatt under tre år



Nu är det bara sex veckor kvar till den nya WLTP-skatten som ger en chockhöjning för nya bilar. Bilhandlarna märker en rusning av kunder som vill köpa bil till den gamla låga skatten. Men vad många inte vet är att bilens extrautrustning påverkar skatten – större fälgar kan kosta 4500 kr extra i skatt i tre år.

Vid nyår höjs fordonsskatten på nya bilar under bilens tre första år. Höjningen beror på att WLTP, en ny mätmetod av CO2-utsläpp, införs som gör att bilarna över en natt får högre skattegrundande utsläppsvärden. Värdet ligger till grund för hur fordonsskatten räknas ut. När bilen blir tre år gammal sänks skatten igen.

Många vanliga bilar får en skattehöjning på 30-50 procent när nyårsraketerna smäller och champagnen korkas upp vid tolvslaget på nyårsafton. Bilhandlarna upplever just nu en rusning till bilhallarna och i oktober gick försäljningen upp med 28 procent jämfört med förra året. För den som vill spara pengar på att få den gamla skatten gäller det att vara snabb – många populära lagerbilar håller på att sälja slut – men det finns fortfarande bilar att få tag i före nyår.

BytBil har tagit fram riktvärden för skatten på ett 30-tal populära bilar – men vad många inte vet är att bilens extrautrustning nu påverkar skatten. Varje biltillverkare måste WLTP-certifiera alla upptänkliga modellvarianter med olika utrustning. Står du i begrepp att beställa en bensin- eller dieselbil som är malusklassad nästa år är det viktigt att du räknar ut skatten just för den modell och den utrustning du har valt. Mycket små förändringar kan göra stor skillnad då CO2-skatten är progressiv.

Till exempel kan större fälgar göra att bilens CO2-utsläppsvärde förändras kraftigt. Till exempel så går en Volvo XC60 B5 Awd från 191 gram CO2 per km till 205 gram om du väljer snygga 22 tummare i stället för standardfälgarna. Det gör att skatten blir hela 1500 kr dyrare per år, 11.005 kr i stället för 9507 kr. Även ett soltak kostar extra i skatt, en dryg 100-lapp vill staten ha för att du får extra friskluft på sommaren.

Det innebär att skatten för fälgarna och takluckan är lika hög som skatten var för hela bilen för 1,5 år sedan. På tre år blir merkostnaden för utrustningen drygt 4800 kr. Även fyrhjulsdrift är ett tillval som kostar en hel del skatt, beroende på bilmodell kan kostnaden ligga mellan 700 och 1200 kr per år i extra skatt.



Lista – här är nya årliga fordonsskatten från och med 1 januari

Audi A1 Sportback 30 TFSI 116 hk S tronic
Ny skatt: 3722 kr
Audi A4 40 TDI
Ny skatt: 7 398 kr
Audi Q2 35 TDI S tronic
Ny skatt: 8 121 kr
Audi Q5 40 TDI S tronic
Ny skatt: 12 218 kr
Audi A1 30 TFSi
Ny skatt: 2 984 kr
BMW 520d Touring
Ny skatt: 9 687 kr
BMW 530i
Ny skatt: 8 116 kr
BMW 320 d Xdrive
Ny skatt: 9326 kr
BMW X7
Ny skatt: 23 668 kr
BMW M5
Ny skatt: 18 067 kr
Ford Mustang Bullitt 5.0
Ny skatt: 17 960 kr
Jeep Wrangler diesel
Ny skatt: 20 055 kr
Kia Ceed 1,4 Aut
Ny skatt: 4157 kr
Mercedes A200
Ny skatt: 4585 kr
Nissan Qashqai
Ny skatt: 6190 kr
Porsche Panamera GTS
Ny skatt: 18602 kr
Skoda Fabia 1,0 TSI 95 hk
Ny skatt: 2902 kr
Subaru Outback bensin
Ny skatt: 9721 kr
Volvo V60 D3
Ny skatt: 6 001 kr
Volvo V60 D4 AWD
Ny skatt: 7 398 kr
Volvo V90 D3
Ny skatt: 6 915 kr
Volvo XC40 D4 AWD
Ny skatt: 9 326 kr
Volvo XC60 D4 AWD
Ny skatt: 9 326 kr
Volvo XC60 B4 AWD
Ny skatt: 9507 kr
Volvo XC90 B5 AWD
Ny skatt: 10 893 kr
Volvo V60 Cross Country D4 AWD
Ny skatt: 9668
Volvo XC40 T5 AWD
Ny skatt: 10042
Volvo V60 D3
Ny skatt: 6 001 kr
Volvo XC60 T4
Ny skatt: 9 507 kr
Volkswagen Golf 1,5 TSi
Ny skatt: 3 640 kr
Volkswagen Golf Sportscombi 1,6 TDI SCR
Ny skatt: 5524 kr
VW Golf 1,6 TDI
Ny skatt: 5 237 kr
Volkswagen Tiguan 2,0 TDI 190 DSG 4Motion
Ny skatt: 11 616 kr

***Fotnot**: Samtliga siffror är preliminära och bilens utrustning har stor inverkan på det definitiva värdet. För att få en exakt siffra bör du kontrollera med din återförsäljare.*

NyTeknik

2. Förslaget: Ingen kilometerskatt på landsbygden

Johan Kristensson

2019-11-14 12:00

Dyrt i staden och billigt på landet. Så kan en framtida kilometerskatt för personbilar bli om IVL får bestämma.



Svenska Miljöinstitutet IVL har i ett forskningsprojekt tillsammans med Chalmers Tekniska Högskola utrett hur en ny beskattning av personbilar i Sverige skulle kunna se ut. Under konferensen Hållbara Transporter som anordnas på torsdagen i Stockholm berättade Cecilia Hult, projektledare på IVL, om vilka slutsatser de landat i.

Idag beskattas personbilstrafik genom bland annat skatt på fossila drivmedel och fordonsskatt. I takt med att de laddbara bilarna blir fler kommer statens intäkter att minska.

– Vi kan inte beskatta framtidens vägtrafik genom skatt på fossila bränslen. Tittar man på Norge syns det här tydligt. Där har de höga skatter på försäljning av fossilbilar men inga skatter på elbilar. Som vi alla vet har elbilarna boostat i Norge och skatteintäkterna därmed sjunkit. De sitter i en värre situation än vi eftersom vi har skatter på användning av drivmedel, sa Cecilia Hult.

IVL föreslår geografisk differentiering

Hon definierar kilometerskatten som en avståndsbaserad skatt som beror på hur långt bilen kör. Den kan också bero på var bilen körs och vilken bil som kör. IVL har bedrivit forskningsprojektet i ungefär två år nu. Arbetet är finansierat av Energimyndigheten.

Hon påpekade att trafiken i städer, lite beroende på hur man räknar, idag är underbeskattad och landsbygden överbeskattad. Detta när de samhällsekonomiska kostnaderna räknas in, i form av buller, olyckor, koldioxidutsläpp, luftföroreningar och underhåll av infrastruktur.

Därför föreslår IVL en geografisk differentiering av kilometerskatten. I större städer blir det dyrare på grund av mer trängsel och fler alternativa färdmedel. På landsbygden föreslås kostnaden däremot bli noll kronor, bland annat därför att skatten helt enkelt kan bli för dyr att samla in. Mindre städer och större vägar beläggs med en mellantaxa för att bekosta bland vägunderhåll.

IVL:s har kommit fram till att kostnaden för en laddbar bil i staden skulle kunna vara 4.5-5 kronor per mil. I mindre städer och på större vägar 0,4-1,6 kr/mil och på landsbygden alltså 0 kr/mil.

För en bil med förbränningsmotor är samhällskostnaden högre och därmed även skatten. För en bil i större städer kan det innebära 4,5-6 kronor per mil, för mindre städer och större vägar 0,5-2 kr/mil och för landsbygden 0 kr/mil på. Hon betonar att koldioxidskatten på bränslet inte är medtaget och därmed tillkommer.

– Så länge det finns fossil koldioxid i bränslet ska det finnas en koldioxidskatt, säger hon.

Tar tid att införa kilometerskatt

En viktig poäng är att det alltid måste vara billigare att köra en laddbar bil än en bil som drivs av fossila bränslen. Samtidigt måste hänsyn tas så att en bränsletörstig suv betalar mer än en liten och snål bil, sa hon. Men beroende på hur långt omställningen har kommit kanske det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att inkludera bilar med förbränningsmotor.

Hon påpekar även att det kan tillkomma en trängselavgift, likt den som finns i Stockholm och Göteborg, men att det ännu saknas forskning på det området.

Syftet med skatten är att säkra framtida skatteintäkter och att nå beslutade klimatmål, som till 2030 innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska ha sänkts med 70 procent jämfört med utgångsåret 2010. Till 2045 ska Sverige ha inte ha några nettoutsläpp alls.

Det kommer dock ta tid att införa en kilometerskatt. Enligt Cecilia Hult mellan sex och tolv år, förmodligen någonstans däremellan.

– 2030-målet kommer att vara nära eller passerat. Kilometerskatten kan inte vara avgörande för att nå klimatmålen i närtid, säger hon.

Halvvägs till 2030-målet

Med nuvarande beslutad politik kommer Sverige komma ungefär halvvägs till 2030-målet.

För att kunna samla in kilometerskatten behövs någon form av teknisk lösning. IVL har inte studerat det i detalj men konstaterar att en satellitbaserad GPS-lösning sannolikt är den bäst lämpade, förmodligen i kombination med någon form av markbaserad lösning med kortvågsteknik, till exempel 5G eller avläsning av registreringsskyltar. Detta för att förare inte ska kunna fuska genom att manipulera GPS-signalen. I varje bil måste det alltså någon form av GPS-sändare. Integritetsaspekten blir förstås viktig ur det här hänseendet. Hon påpekar att laddbara bilar i Kina måste skicka iväg position och laddstatus till myndigheterna.

– Så vill vi inte ha det i Sverige, sa hon och menade att det till exempel kan lösas genom att en tredje part vet var du befinner dig, på samma sätt som att din mobiloperatör vet det men inte staten.

En publicerad rapport med slutsatserna sammanställda är att vänta innan december, enligt Cecilia Hult.

elbilen i Sverige

3. Hedin vill sälja Byton i Norden

publicerad: 2019-11-13

Text: Patrick Ekstrand

Hedin Bil AB:s norska dotterbolag är på god väg att bli Bytons generalagent i Nord-europa.



De båda företagen har tecknat en avsiktsförklaring som syftar till att Hedin Automotive blir sälj- och servicepartner till den kinesiska elbilstillverkaren.

– Vi har hittat en bra gemensam samarbetsplattform som kommer att skapa momentum för Byton i vår region. Vårt etablerade nätverk av bilhandlare i kombination med vår kundoriente-rade kultur innebär att vi kan leverera den upplevelse som Bytons kunder förtjänar, säger Hedingruppens ägare och vd Anders Hedin.

Byton har tagit emot omkring 50 000 förhandsbeställningar på M-Byte, varav 14 000 bara i Norge.

Den första förserien av modellen har börjat byggas på fabriken i Nanjing och priset är satt till 45.000 euro, motsvarande omkring 480 000 kronor, exklusive moms och elbilsbonusen på 60.000 kronor.

ViBilägare

4. Tesla vill bygga fabrik nära Berlin

Publicerad 2019-11-13 10:24

Text Maria Dahlin

Nästa Gigafactory kan hamna i Tyskland. Därmed tar elbilsföretaget upp kampen med tyska biltillverkare på deras hemmaplan.





Teslas vd, Elon Musk, släppte nyheten i samband med att han var i Tyskland för att ta emot pris då Model 3 utsetts till bästa mellanklassbil, före tyska konkurrenter som BMW 3-serie och Audi A4.

Teslachefen avslöjade också att det planeras ett ingenjörs- och designcenter nära den tyska huvudstadens nya flygplats. På sin Twittersida skriver han att fabriken ska producera batterier, drivlinor och fordon, suven Model Y som första modell.

Fabriken skulle bli märkets första i Europa och den fjärde i Gigafactory i ordningen. Gigafactory 1 gör elbilsbatterier i Nevada. Gigafactory 2 tillverkar solcellstak i Buffalo. Båda ligger i USA, där det också finns en bilfabrik i Freemont. Nyöppnade Gigafactory 3 är inriktad på batterier och elbilar i Shanghai, Kina.

Läs mer om:

Tesla Y – stämningsdödaren

Nya Tesla Model Y – bilder och fakta

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Nya Opel Corsa skakig i Euro NCAP

Oskar Krüger 14 november 2019

Ytterligare fyra modeller har krocktestats av Euro NCAP och inte helt oväntat är Opel Corsa den enda bilen som inte klarar fem stjärnor. Något som Mazda CX-30, Mercedes GLB och Ford Explorer gör.



Euro NCAP har krocktestat 33 bilar i år och endast tre bilar har fått sämre än fem stjärnor som slutbetyg. Jeep Cherokee, Peugeot 208 och nu Opel Corsa. DS 3 Crossback, Kia Ceed och Citroën C5 Aircross behöver hjälp av extra säkerhetspaket för att nå upp till högsta säkerhetsnivån, men klassas ändå som femstjärniga.

208 och Corsa är syskonbilar så när 208 förra månaden fick fyra stjärnor var samma flopp för Opel Corsa i det närmaste oundviklig. Men Corsa är riktigt nära fem stjärnor, endast en procent-enhet för lågt betyg inom förarassistans avgjorde.

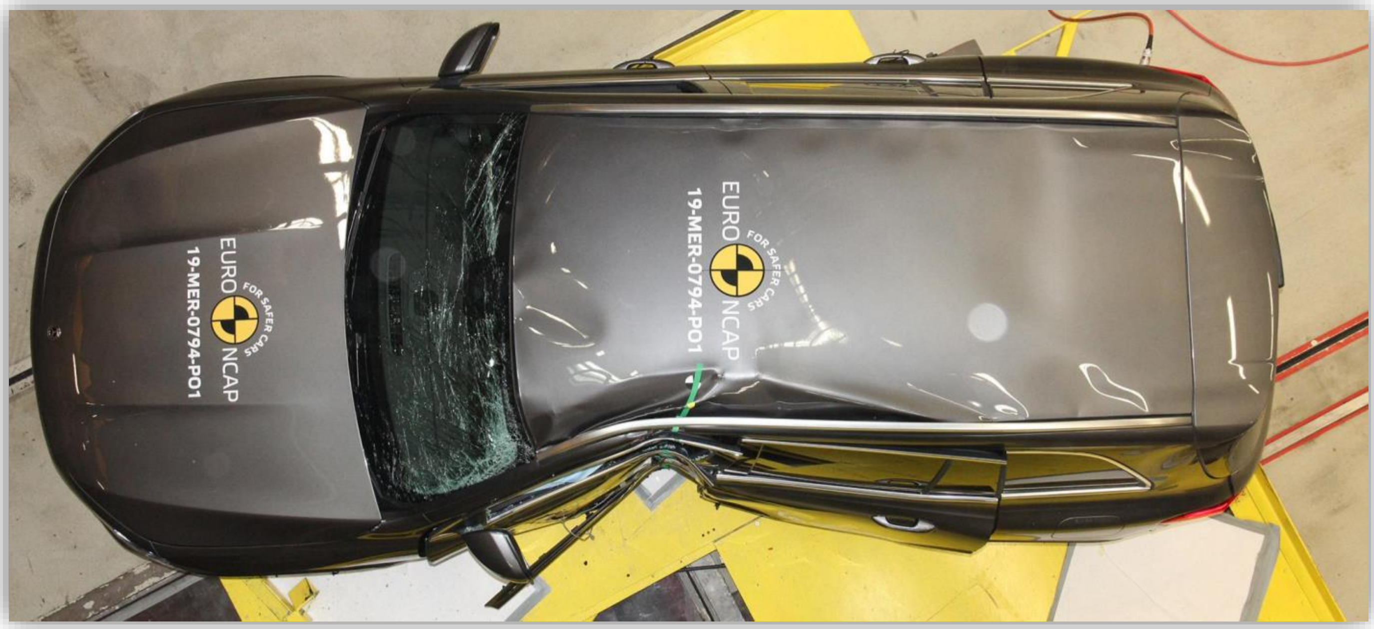


Opel Corsa hade behövt ta sig upp på eller över 70 procent i kategorin förarassistans, men snubblar på målsnöret med 69. Oavsett så har Corsa ett klart sämre vuxenskydd än Peugeot 208, 84 procent jämfört med 91. I den här grenen är 84 procent årets tredje sämsta resultat. Jeep Cherokee är sämst på 80 och lite oväntat är det BMW 1-serie som är näst sämst. Barnskyddet är bra på 86 procent och fotgängarskyddet på 66 procent är också bra för klassen och hela tio procentenheter bättre än syskonbilen 208.



Mazda CX-30 briljerar och ger ett nästan perfekt vuxenskydd: 99 procent. En procent bättre än Mazda 3 som är årets näst bästa bil. Mazda CX-30 presterar bra resultat i alla kategorier med sitt lägsta betyg i förarassistans på 77 procent.

LÄS MER: Provkörning av Mazda CX-30



Mercedes GLB är den senaste suven från Mercedes som är snarlik mellanklassuven GLC sett till storlek. Inte lika imponerande resultat i vuxenskydd som Mazda men faktum är att med GLB:s fina resultat för barnskydd, 88 procent, innehar Mercedes fem av de sex bästa resultaten i år inom kategorin.



Ford Explorer är här i ny tappning och tillbaka i Europa med Sverige inräknat. Den stora suven klarade sig bra i testerna och att få fem stjärnor var inga problem. Även om fotgängarskyddet på 61 procent är på gränsen till dåligt.

Ford Explorer

☆☆☆☆☆

Vuxenskydd: 87

Barnskydd: 86

Fotgängarskydd: 61

Förarassistans: 76

FILM: **https://youtu.be/m1BwHrlBFsc**

Läs mer hos Euro NCAP

Mazda CX-30

☆☆☆☆☆

Vuxenskydd: 99

Barnskydd: 86

Fotgängarskydd: 80

Förarassistans: 77

FILM: **https://youtu.be/EOLZNmIMp28**

Läs mer hos Euro NCAP

Mercedes GLB

☆☆☆☆☆

Vuxenskydd: 92

Barnskydd: 88

Fotgängarskydd: 78

Förarassistans: 74

FILM: **https://youtu.be/HX6-aAZc74Q**

Läs mer hos Euro NCAP

Opel Corsa

☆☆☆☆

Vuxenskydd: 84

Barnskydd: 86

Fotgängarskydd: 66

Förarassistans: 69

FILM: **https://youtu.be/cQPCPGpZpDI**

Läs mer hos Euro NCAP

ALLT OM BILAR

6. Svenskarnas favoritkombi Skoda Octavia i ny form

Publicerad 14 nov 2019 08:00

Nu presenteras nya Skoda Octavia.
Den fjärde generationen av märkets absoluta storsäljare bjuder på laddhybrid, mild-hybrid och shift-by-wire. Dessutom har både standardmodellen och kombin blivit rymligare.



Här är den! Nya Skoda Octavia Combi en blivande storsäljare.

Här är alla nyheterna!

Skodas guldkalv Octavia går nu in i sin fjärde generation. Då inkluderar vi inte den bilmodell som kom 1959 och som hette just Octavia. Den moderna Octavian kom i stället 1996, bara två år efter att Volkswagen hade blivit majoritetsägare i Skoda Auto (VW:s involvering i det tjeckiska märket började dock redan 1990).

Första generationen blev oerhört populär och uppdaterades år 2000 för att fyra år senare, 2004, komma i en helt ny generation. Ytterligare fyra år senare var det dags för ännu en facelift som gjorde att den fick fyra nya år i livet. 2012 kom tredje generationen Octavia som sedermera uppdateras inför 2017 då de tudelade strålkastarna kom (och blev en stor snackis), det vill säga så som vi känner modellen i dag.

Men nu är det dags att bekanta sig med en helt nya Octavia.

Påminner om storebror Superb

Skoda har nämligen dragit av det gröna skynke som fram till i måndags kväll täckte nya generationen. Den bjuder på ett helt nytt utseende som påminner en hel del om hur storebror Superb ser ut. Octavia har dock fått ett mer stramt utseende i fronten med en ny, sexkantig form på grillen. Denna omges av relativt låga strålkastare som, för första gången till Octavia, går att få i LED matrix-utförande. Superb var Skoda-modell att ta del av ljustekniken.



Den fjärde generationen av Skoda Octavia bjuder på många spännande nyheter interiört.



Grillen på nya generationen Skoda Octavia är sexkantig.

Största nyheten baktill är bakljusen som inte längre är ”kvadratiska” och stående. I stället är de långsmala och liggande, ungefär som på Superb men lägre. Kromlisten som löper mellan bakljusen på Superb får inte Octavia uppleva. Kanske vi får se det i samband med en framtida uppdatering?

LÄS MER: Spionbilder blottar nya Skoda Octavia

Nya Octavia är större än sin föregångare. Både halvkombin och kombin (Combi på Skoda-språk) 468,9 centimeter långa vilket gör förstnämnda 1,9 centimeter längre än tidigare och sistnämnda 2,2 centimeter längre. Axelavståndet mäter 268,6 centimeter och är därmed på millimetern identiskt med samma mått på utgående generation. Överhängen fram och bak har med andra ord ökat något.

182,9 centimeter mäter både halvkombin och kombin på bredden, exklusive ytterbackspeglarna. Det betyder att nya Octavia är 1,5 centimeter bredare än företrädaren.

Det enda mått som skiljer halvkombin och kombin åt är höjdmåttet. Medan kombin är 146,8 centimeter hög är halvkombin 147 centimeter jämnt från topp till tå.

Fjärde generationen ännu större



Skoda Octavia Combi är 468,9 centimeter lång, 2,2 centimeter längre än sin föregångare.

Trängre i combins baksäte

Flera interiöra mått har blivit bättre med nya generationen, exempelvis är avståndet mellan främre stolsdyna och tak hela 103,9 centimeter i kombin. Det är rejält mycket mer än de 98,3 centimeter som utgående generation har bjudit på de senaste åren. Samma mått i baksätet har däremot blivit sämre, 98,5 centimeter är en centimeter kortare avstånd mellan dyna och tak.

Längst fram i kupéutrymmet, där förare och främre passagerare sitter, har nio millimeter tillkommit på bredden – totalt 146,3 centimeter. I baksätet har det i stället blivit lite trängre. 144,4 centimeter från dörr till dörr är halvcentimetern tajtare. Baksätespassagerarna kan i stället njuta av fem millimeter med knäutrymme.

Mer plats för bagage



Det får plats 30 liter mer packning i nya Skoda Octavia Combi.

Bagageutrymmet har även det vuxit. Det är fortfarande lika brett med 101 centimeter men på djupet har 105 centimeter förvandlats till 109,1 centimeter. Den volym som sväljs längst bak i kombin är därför 640 liter, 30 liter bättre än i utgående generation. Bäst i klassen säger Skoda, och visst är siffran bra. Volkswagen Golf Sportscombi rymmer 605 liter och Ford Focus Kombi 608 liter medan mellanklassmodeller som Audi A4 Avant rymmer 505 liter, BMW 3-serie Touring 500 liter och Volvo V60 529 liter.

Halvkombin har även den vuxit längst bak. Bagageutrymmets bredd är oförändrad och siffran är densamma som för kombin, det vill säga 101 centimeter. På djupet har dock 2,5 centimeter tillkommit och nu visar måttbandet 110,9 centimeter. Halvkombin rymmer totalt 600 liter, tio mer än i föregångaren.

LÄS MER: Allt färre kombibilar säljs i världen – inte i Sverige

Helt nytt utseende på insidan

Interiört är det i nya Octavia något helt annat än vad vi är vana vid i modellen. Inte heller är det i närheten likt det Superb kan uppvisa på insidan. Nya Octavia har fått infotainmentskärmen uppflyttad till instrumentbrädan och bildar med det digitala klustret i mätarhuset nästan en stor skärmyta. Undrar du vart växelväljaren har tagit vägen får du får du kika på bilderna igen. Den finns där på sin vanliga plats, den är bara väldigt liten.

För första gången har Skoda övergett mekanisk koppling mellan växelväljare och transmissions-enhet, i stället har man valt att förlita sig på shift-by-wire-tekniken, det vill säga elektroniska signaler.



Shift-by-wire är en av de tekniska nyheterna i kommande Octavia.

Säkerhetssystem ska underlätta körningen

Octavia får även ta del av Volkswagen-gruppens senaste förarassisterande system som paketeras under namnet Travel Assist. Vi har redan sett grejerna i nyligen uppdaterade Volkswagen Passat och det kommer även i nya Golf. Travel Assist innehåller bland annat vägskyltsavläsning, filhållningsassistans som kan assistera med styrningen (och numera även kan identifiera vägarbeten), adaptiv farthållare och kökörningsassistans.



Travel Assist kommer kunna identifiera vägarbeten och assistera med styrningen.

Nya Skoda Octavia 2019: Motorer

En hel drös olika drivlinor kommer till nya Octavia – tre bensindrivna, sex dieseldrivna, två gasdrivna samt två mildhybrider (48 volt) och en laddhybrid. De två sistnämnda varianterna, som många sannolikt intresserar sig för, är kombinerade med TSI-bensinmotorer. Dessa är desamma som de som presenterades till nya Volkswagen Golf, med undantag för mildhybriden med 130 hästkrafter som Octavia inte får.

Octavia får inte heller, i alla fall inte till en början, den nya laddhybriddrivlina på 245 hästkrafter som Golf får, utan enbart 204-hästarsversionen.

De flesta motorer har ännu inte certifierade förbruknings- och utsläppssiffror är presentera. Av de få siffror som finns till hands i dag är det den svagaste dieselmotorn med 116 hästkrafter i kombination med manuell låda som är snålast.

Laddhybriden har fått beteckningen iV, precis som laddhybriden av Superb fick. iV är Skodas markering för att lyfta fram sina elektrifierade bilar. Octavia iV kommer att kunna kombineras med båda karossversionerna och med samtliga utrustningsgrader, dock inte Active och Scout som kommer i ett senare skede.

LÄS MER: Här är de säkraste och farligaste bilarna i Sverige

Nya Skoda Octavia 2019: Lansering



Från och med januari 2020 ska man kunna förbeställa de nya modellerna av Skoda Octavia och Skoda Octavia Combi.

När marknadslanseringen av nya Octavia äger rum vet vi ännu inte, men den ska kunna beställas med start i januari 2020. Några priser är inte meddelade i dagsläget.

Av Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Citroën C5 Aircross Hybrid officiell – ny framhjulsdriven laddhybrid

Jan-Erik Berggren

14 november 2019

Laddhybrid på franska. Det kan vi se fram emot när PSA-gruppen lanserar laddhybrid-versioner av Peugeot 508, Peugeot 3008 och Citroën C5 Aircross. I C5 Aircross blir räck-vidden på enligt Citroën cirka fem mil.



Redan i mars fick vi möjlighet att testköra PSA-gruppens nya laddhybriddrivlina för mellanstora och stora bilar. Då satt drivlinan i en Peugeot 508 SW och elmotorn på 110 hästkrafter arbetade tillsammans med en bensinmotor på 180 hästkrafter och 1,6 liter. Peugeot visade då också upp en variant för en fyrhjulsdriven 3008 med två elmotorer, lite större batteri och längre räckvidd.

Men när nu Citroën C5 Aircross erbjuds som laddhybrid är det lösningen från 508 som gäller, det vill säga en 1,6-liters bensinmotor på 180 hästkrafter en elmotor på 80 kilowatt. Kraften fördelas med hjälp av en åttastegad automatlåda som driver enbart framaxeln.

Som det verkar blir det alltså bara 3008 som erbjuds med fyrhjulsdrift och laddhybriddrivlina.

De olika drivlinorna ger lite olika räckvidd på el. I våras meddelade Peugeot att 508 och fram-hjulsdrivna 3008 klarade fyra mil på el medan den fyrhjulsdrivna varianten, med ett något större batteri, klarade fem mil. I C5 Aircross Hybrid ska dock räckvidden bli fem mil enligt den nya tuffare körcykeln WLTP. Om det beror på att Aircross fått det större batteriet eller om bilen trimmats på något annat sätt har ännu inte avslöjats.

Den nya svenska importören av Citroën, KW Bruun, får alltså bästa tänkbara start då en ladd-hybrid passar fint in i den nya fordonsskatten och bilen får också ett lågt förmånsvärde som tjänstebil. Nya C5 Aircross Hybrid ska byggas i PSA-fabriken i franska Rennes och de första leve-ranserna sker i Frankrike till sommaren. Det är oklart när bilen kommer till svenska bilkunder.







[GALLERI](#)
[Citroën C5 Aircross SUV Hybrid](#)
[33 bilder](#)

Feber

8. Det här är Ferrari Roma

Av Bobby Green

2019-11-14 kl 09:20

En elegant coupé med 620 hästar



Ferrari överraskar med ytterligare en modell och den här heter Roma. Det är vad man kallar en 2+ Coupé och med den vill man blicka tillbaka till det bekymmersfria sättet folk levde på i Rom på 50- och 60-talet. Vi ser att man har hämtat lite linjer från modellen SP1 i nosen men i övrigt ser det mesta helt nytt ut, speciellt baken.

Man är fortfarande lite hemlig kring saker om bilen men lite får vi reda på i alla fall. Under huven där fram sitter en turbomatad V8:a på 3,9 liter som ger 620 hästar och 760 newtonmeter i vrid. Den är kopplad till samma åttastegade dubbelkopplingslåda som sitter i den nya superbilen SF90 Stradale och drivningen sker på bakhjulen. 0-100 km/h ska gå på 3,4 sekunder, 0-200 på 9,3 och toppfarten anges till 320 km/h. Bilen väger in på 1472 kilo.

Insidan har inte en 40 tum stor skärm i mitten utan är faktiskt ganska avskalad och förarorienterad. Instrumentklustret består av en skärm och även om det finns en för infotainmentsystemet också är den ganska så liten. Klart man inte ska sitta och fippla runt en massa på en sån i den här typen av bil - här är körningen i fokus.

När bilen kommer att lanseras och vad den då kommer att kosta är oklart för tillfället. På Ferraris hemsida kommer man att låsa upp mer information kring modellen under dagen. Vad tycker du om Roma?

ferrari.com +

ViBilägare

9. Elektrisk budbil med retrovibbar

Publicerad 2019-11-14 15:12

Text Maria Dahlin

Morris JE är baserad på brittisk klassiker med moderniserad drivlina.



Morris J-Type var en vanlig syn bland budbilar på 1950-talet. Den togs ur produktion 1961 och märket Morris lades ner på 1980-talet. Men nu har brittiska företaget Morris Commercial, uppbackat av kinesiska investerare väckt märket till liv igen i och med Morris JE.

Bilen kan frakta upp till ett ton gods och lastutrymmet är på 5,5 kubikmeter. Kolfiber i konstruktionen gör den enligt företaget själva till en av de lättaste mindre transportbilarna på marknaden inom 2,5 tonssegmentet.

Det finns skjutdörr på sidan, två bakdörrar och laddluckan sitter i fronten. Av bilden att döma ser det ut som att det det är ett typ 1-uttag, alltså den standard som är vanlig i Asien och USA. Detta uttag har ingen möjlighet till snabbladdning och är för max 32 Ampere enfas. Det och håller på att fasas ut till förmån för Europastandarden typ 2.

Det sägs inte mycket om drivlinan, förutom att kraften kommer från ett litiumjonbatteri och att räckvidden beräknas till 200 miles, drygt 32 mil.

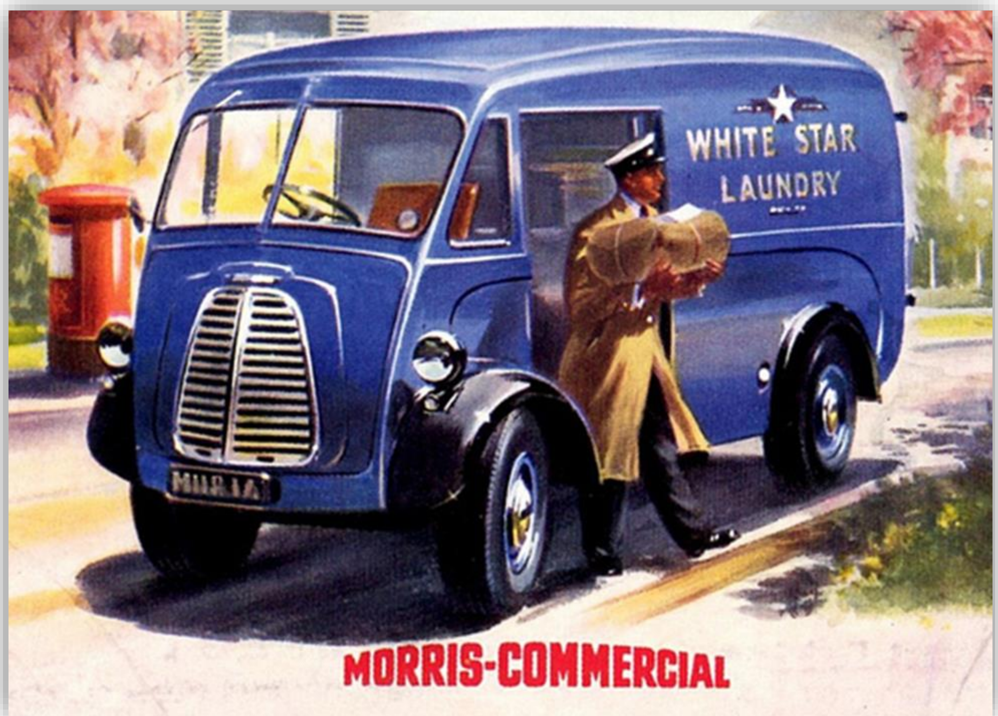
Morris JE kostar från 60 000 pund när den börjar säljas i Storbritannien i slutet av 2021.




GAM
143
N


MORRIS COMMERCIAL


MORRIS JE


WHITE STAR
LAUNDRY
MORRIS-COMMERCIAL


N.R.M.A.
RADIO CONTROLLED
ROAD SERVICE
PATROL
N.R.M.A.
3 SPRING ST.
SYDNEY.

10. Här blir Tesla frånkörda av Volvo Trucks

Redaktören bytbil 2019-11-11

Volvo Trucks före Tesla med ny elektrisk lastbil med 536 hk



FILM: ***https://youtu.be/jQPsq7CW850***

Här är lastbilen som får Sverige att köra om Tesla.

I veckan drog Volvo i gång försäljningen av Volvo FL Electric och Volvo FE Electric i Sverige och andra utvalda marknader i Europa.

Volvos lastbil är omkring ett år före Teslas Semi.

Volvo Cars första elbil XC40 Recharge dröjer ända tills hösten 2020 innan de första kunderna får leverans. Utan att överdriva kan man säga att Volvo Cars ligger lite efter Tesla som levererat elbilar i sju år.

När det gäller lastbilar har Sverige däremot ett försprång. Medan Tesla har försenat sitt Semi-projekt flera gånger och sagt att deras lastbil Semi ska komma ut i en begränsad upplaga någon gång nästa år har Volvo Trucks nu dragit i gång försäljning av sina nya elektriska lastbilar FL Electric och FE Electric. De första bilarna börjar produceras redan i mars nästa år.

Elektriska lastbilar kan enligt Volvo förbättra miljön rejält i våra stadsmiljöer. För det första gör de låga ljudnivåerna det möjligt att leverera gods och samla in sopor tidiga morgnar, sena kvällar eller till och med nattetid, vilket bidrar till att förbättra transportlogistik och minska trafikstockningar under rusningstid. För det andra skapar ellastbilar, genom bättre luftkvalitet och minskat buller, nya möjligheter för stadsplanering och trafikflöden.

– Global urbanisering kräver urban logistik och lastbilstransporter med noll utsläpp och minskat buller, och det brådskar. Med Volvo FL Electric och Volvo FE Electric kan vi möta dels de stränga miljökraven såväl som de höga affärsmässiga kraven från våra kunder, säger Jonas Odermalm, Strategiansvarig för Electromobility på Volvo Lastvagnar.

Nu börjar Volvo att sälja sina elektriska lastbilar Volvo FL Electric och Volvo FE Electric i Sverige, Norge, Tyskland, Schweiz, Frankrike och Nederländerna. Serieproduktionen startar i mars nästa år, och kort därefter lär de första kunderna få leverans. Volvo FL Electric har kapacitet för totalvikt på 16 ton. Och Volvo FE Electric som bland annat kan användas som sopbil har kapacitet för totalvikt på 27 ton.



Volvo FL Electric har en elmotor med en motoreffekt på 200 kW och ett vridmoment på 425 Nm. Den har en 2-växlad växellåda för att utnyttja motorn på det mest effektiva sättet. Växellådan har konstruerats och tillverkats av Volvo och har oberoende kraftflöden som gör det möjligt att växla utan att kraftöverföringen avbryts.

Batterikapaciteten kan anpassas efter behov. Volvo FL Electric kan utrustas med upp till sex batteripaket. Varje paket har en energikapacitet på 50 kWh och en uppskattad livslängd på 8–10 år,. Räckvidden blir upp till 30 mil beroende på antalet batterier.

För påbyggnader på lastbilen finns en separat elmotor som driver en hydraulpump. Det finns två motorvarianter – en med en toppeffekt på 240 Nm och 70 kW, och en kraftfullare med 530 Nm och 100 kW motoreffekt.

Den elektriska drivlinan och batteripaketet bygger på den lösning som används av Volvo Bussar. Hittills är 4 000 bussar, antingen hybrider eller helt eldrivna, i bruk.

Drivlinan på Volvo FE Electric består av två elmotorer och en 2-växlad växellåda. Den tyngre FE Electric som bland annat ska användas som sopbil har en motoreffekt på 400 kW (536 hk) och ett vridmoment på 850 Nm. Dock har bilen bara plats för fyra batteripaket på 50 kWh, det ger en räckvidd på 120 km för en sopbil. Varubilar på FE Electric-chassi kommer upp till 20 mil.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Vi återupplever BMW Z3 2,8 Coupé från 1999

Jesper Åhlander 13 november 2019

Det är antingen eller. Antingen älskar man den, eller så hatar man den. För mig är det självklart – BMW Z3 Coupé är min drömbil!



Jag och min pappa tycker om bilar. Det gjorde min mamma också, men till skillnad från oss köpte hon inte fler och fler i tid och otid. Hon sa ofta att ”bara för att jag säger att jag tycker att en bil är fin, så betyder inte det nödvändigtvis att jag vill ha den”, vilket jag och pappa annars direkt ville tolka det som. Men så en dag för några år sedan kom min mamma hem från jobbet och sa: ”Jag har sett en sååå fin bil”. Och för första gången någonsin, lade hon till: ”En sån skulle vi kunna köpa”. Sedan dess har vi haft ögonen öppna efter just en sådan – mer bestämt en röd BMW Z3 Coupé.

Det var tydligen ytterst viktigt att den skulle vara röd, vilket gjorde det hela en aning krångligt. I vårt letande hittade vi svarta, blåa och silverfärgade coupéer. Vi hittade cabrioleter i alla färger. Även röda. Men inte en enda röd coupé! Men så plötsligt, i början av augusti förra året, så dök bilen som du ser här upp i Blocket-bevakningen. Ett telefonsamtal och en resa till Orust senare var jag plötsligt ägare till en av nio svensksålda röda coupéer.

Nu tycker kanske du att det låter som om jag köpte den här bilen enkom för att min mamma ville det. Och det är klart, hon var naturligtvis en starkt bidragande faktor till varför jag köpte just det här exemplaret. Men hon var inte den enda anledningen. Långt ifrån! Z3 Coupé har sedan jag såg den första gången varit min drömbil. Men jag är konstigt nog ganska ensam om att ha haft de drömmarna. Mellan 1995 och 2002 tillverkades en ansenlig summa Z3:or – närmare bestämt nästan 300 000 exemplar. Men inte ens 18 000 av dessa var coupéer. Coupén blev alltså en flopp med stort F. Det är jag glad för i dag. Jag har nämligen en förkärlek till impopulära saker.

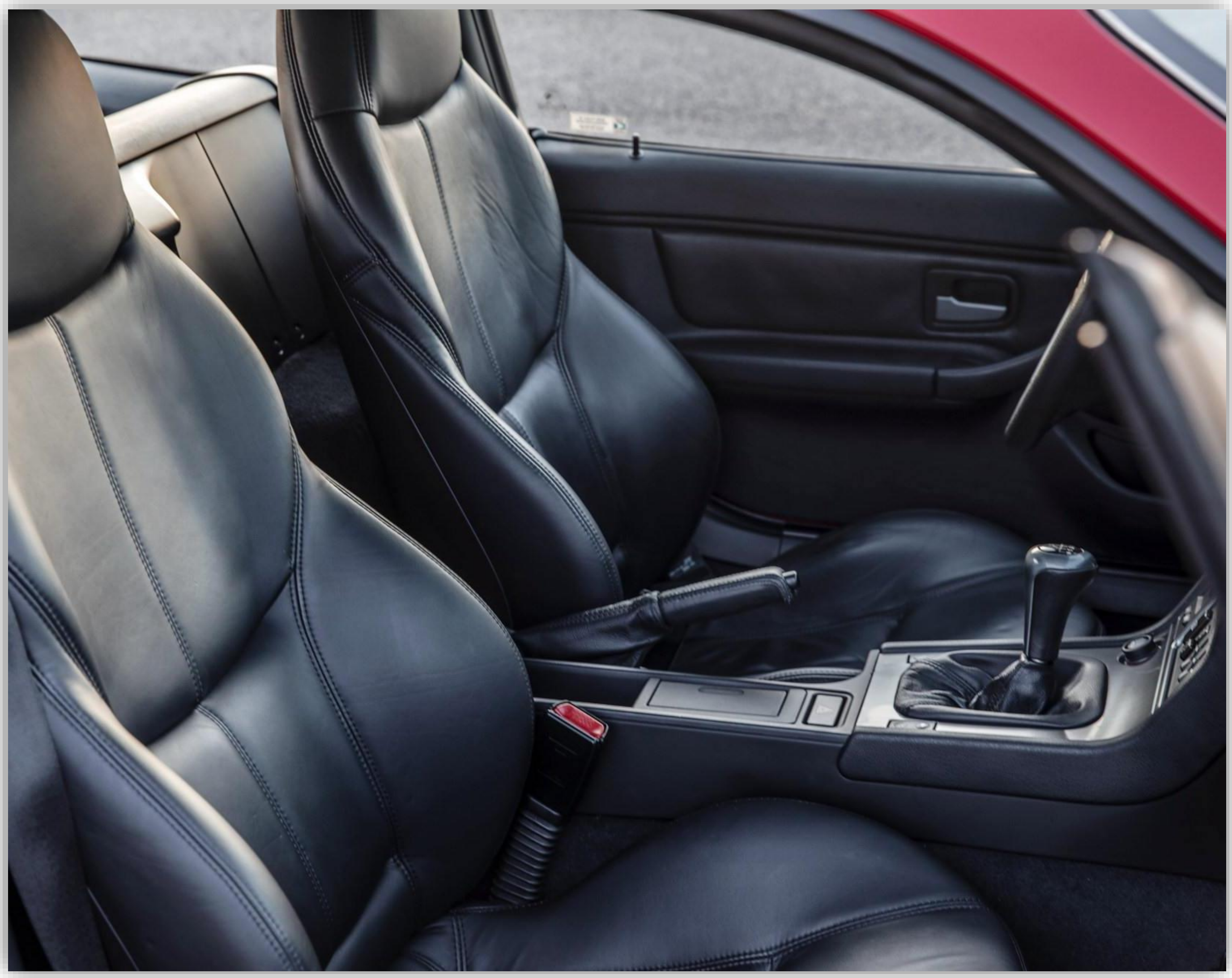


När såg du senast en tvåsitsig sportbil i kombiutförande?
Z3 Coupé är säregen som få – och alldeles, alldeles underbar!

Omvänt gör detta att jag aldrig har varit speciellt förtjust i den annars så populära Z3 Roadster – alltså cabrioletversionen av Z3. Den är rätt tråkig, om jag ska vara uppriktig. Men när ett gäng BMW-ingenjörer hängde på ett riktigt tak, en kombilucka och två breda höfter – då jädrar anamma hände det något! För det var nämligen så det gick till. Sägs det, i varje fall. Fem ingenjörer, ledda av mekanik-ingenjören Burkhard Göschel, arbetade kvällar och nätter utanför ordinarie arbetstid för att ta fram det som skulle bli Z3 med Coupé-tillägg. De var missnöjda med roadsterns köregenskaper. Avsaknaden av tak gör att konstruktionens vridstyvhet lämnar en hel del att önska, bland annat ett stundtals oroligt vobblande vid aktiv körning. Tanken var alltså inte att förse roadstern med ett fast tak för att få den att se bättre ut, utan för att få den att uppföra sig bättre på vägen. Det fasta taket samt 67 extra millimeter spårvidd på bakaxeln gjorde susen. Göschel och Co. presenterade bilen för BMW:s ledning, och resten är historia. Det vi ser här är alltså resultatet av fem ingenjörers arbete – inte designers.

Få bilar delar upp människor i lika tydliga läger som BMW Z3 Coupé. För vissa är den skönheten och för andra är den odjuret. Antingen älskar man den – eller så hatar man den. Det finns ingenting däremellan. Och ska vi vara ärliga gör väl de flesta det sistnämnda av de två, men som tur är finns det också sådana där konstiga typer som går igång på det som andra inte riktigt förstår sig på. Sådana som det rinner ur mungipan på när de får se en lite för lång motorhuv, ett lite för brett bakparti eller… en sportbil med kombilucka. Sådana som vänder sig om och tappar hakan varje gång de möter en BMW Z3 Coupé. Sådana som jag.

Det finns ingenting på den här bilen som jag inte gillar. Nu är ju jag lite jävig eftersom det här är min bil, men jag är faktiskt helt ärlig när jag säger det – jag älskar allt med den här bilen! Om vi börjar utifrån och tar oss inåt så finns det första jag älskar närmast marken. Eller, inte närmast-närmast marken, för där är däcken. Och de där däcken är någon riktig mumbo-jumbo som den föregående ägaren har satt på. De ska därför bytas ut till något lika älskvärt som bilens fälgar, som förstås är BMW original och fanns som tillbehör till en rad olika modeller under 1990- och 2000-talet. Fälgdesignen kallas ”Radialeker 32” och består av 15 identiskt utformade ekrar. Ju fler ekrar desto bättre, om du frågar mig. Och ja, jag gillar att tvätta. Bilar och fälgar, i varje fall.



Stolar med sammanfogade nackstöd är alltid snyggare,
men i det här fallet är de sköna också.

Om vi fortsätter uppåt och framåt så når vi nu den enorma motorhuven, som är i ett enda stort stycke. Ett stycke som sträcker sig från ena framhjulet till det andra och som med sina böljande linjer är bland det läckraste jag har skådat. Under den där huven erbjöd BMW sina kunder två olika motoralternativ – bara raka sexor. I basutförande var motorvolymen från starten 1998 på 2,8 liter och 193 hästkrafter, för att 2001 borras upp till 3,0 liter och 231 hästar. Det andra alternativet var M-motorn, som var på 3,2 liter och 321 pigga pållar. Z3 M Coupé (eller bara M Coupé), som den heter, är en riktig best. På sin tid var den lika snabb, eller till och med snabbare, än flera samtida supersportbilar. Mer än så tänker jag inte skriva här och nu om M-modellen. Den förtjänar nämligen ett eget reportage.

På vår fortsatta upptäcktsresa av Z3 Coupé passerar vi, på väg akterut, gälar och BMW-emblem på sidorna, för att sedan nå bilens stolthet. Alla vet ju att det inte är någon ko på isen så länge rumpan är i land. Just den här rumpan – den är verkligen i land. Och alla vet ju att det är skillnad på rumpor och rumpor. Z3 Coupés rumpa är kanske bilvärldens mest vågade, mest karakteristiska och, om du frågar mig… tjusigast av alla! De BMW-typiska L-formade baklamporna omfamnas av ett så brett höftparti att inte ens Jennifer Lopez har tillräckligt många centimeter att sätta emot. En bakdel ”som vi aldrig kommer att få se igen”, vilket var vad vi skrev i Teknikens Värld när den sista Z3:an rullade av bandet för snart 17 år sedan. Och vi hade rätt. Även om vissa närmanden har gjorts, som till exempel med Ferrari FF, har vi hittills inte fått se någonting så udda som en tvåsitsig sportbil i kombiutförande igen.



Förarmiljön i Z3 Coupé är likadan som i taklösa Z3 Roadster. En skänk från ovan!

Att den är tvåsitsig medför ju vissa fördelar. Att göra en bil som den här fyrsitsig, eller 2+2-sitsig som det ibland så fint kallas, är ju bara fjantigt. Titta till exempel på Audi TT, som var en konkurrent. Den enda fördelen med det ”baksätet” är att det är fällbart. Nä, BMW valde att sumpa tankarna på ett baksäte omgående och lät det nyskapade kombiutrymmet i stället få utgöras av… ingenting. Detta gör att jag kan ta med mig min bästa vän på alla mina Z3-resor. Nej, pappa, denna gången menar jag inte dig. När du ska med får du sitta i passagerarsätet. Morris, däremot, är lite kort i rocken för att vara en Spansk vattenhund och passar därför alldeles utmärkt i kofferten. De stora glasytorna, som gud bevars inte är tonade, tillåter honom dessutom att spana efter läckra pudeltikar när vi tar en tur in till stan och försöker navigera oss fram runt potthål, spårvagnsräls och allehanda nytillkomna tågtunnlar.

I dag är vi dock inte i stan, vilket jag är väldigt tacksam för. Vi har i stället tagit sikte på kurviga, böljande landsvägar. Inte bara för att de ska matcha bilens utseende, utan också för att jag ska kunna beskriva hur det är att sitta bakom ratten. Rent fysiskt trivs jag väldigt bra med mina 180 centimeter i den kramgoa förarstolen. Det är inte bara det att stolen är skön att sitta i – den är förbaskat trevlig att titta på när jag inte sitter i den också. Men nu gör jag det (sitter i den), så då kan jag passa på att säga att avståndet till ratten är nästan lika väl avstämt som växelspakens placering. Den där magiska spakens position måste vara framtagen med noggrann, tysk precision. Perfekt höjd och avstånd till ratten.

Jag fipplar reda på bilnyckeln, som är en sådan där utan knappar och inbyggd elektronik (jo förresten, den har en liten inbyggd lampa, som gör att du kan hitta nyckelhålet i dörren en mörk kväll. Eller, det kan man inte, för den lyser knappt. Men det var i varje fall tanken, och den var ju god!). Jag sticker in nyckeln i tändningslåset och vrider om. Den raka, sexcylindriga motorn – vars volym är på 2 793 kubikcentimeter – vaknar till liv med ett tydligt, men dovt muller. Jag hissar ner sidorutan och fäller ut ett öra. Det låter som det ska. Mörka bastoner ackompanjerat av ett intensivt tickande från de sex cylindrarna.



I vilken annan tvåsitsig sportbil kan du ha en (välmående) hund i bagageutrymmet?

Jag lägger i ettans växel och vi rullar ut på nya äventyr. De fem växlarna är faktiskt lite äventyrliga innan man har erhållit tillräcklig erfarenhet. När jag ställde av bilen för vintern i fjol hade jag fortfarande inte den erfarenhet som krävs för att hantera växellådan på ett tillfredställande sätt. Då hade jag i och för sig inte kört speciellt långt, men faktum kvarstår – växellådan är det enda som jag inte har blivit riktigt kompis med hos Röd-Bettan. Än. Och ja, hon heter så.

När man har passerat växel nummer två går vevandet lite smidigare och när varningsskylten för kurvig väg dyker upp växlar plötsligt min högerhand utan att jag lägger märke till det. Styrningen är knivskarp. Varje kurva tas med lätthet, men bakänden har en tendens att släppa när jag är lite för tidig på gaspedalen. I samma tid som jag belönas, eller bestraffas beroende på hur man ser det, med en släng i bakvagnen tänker jag på hur det skulle vara att ratta den här bilen på vintern. Här i söder skulle det väl inte vara några problem, men någonstans där det är halt på riktigt… det måste vara totalt dödfött!

Även om Morris hade gått på strikt diet på stora mängder Dentastix, kalvsylta och högrevsburgare hade viktökningen över bakaxeln ändå inte varit tillräcklig. Likaså när det är blött, vilket det däremot ofta är här, lever själva coupédelen av bilen sitt eget liv. Maken till lynnig bil har jag sällan varit med om. Men det är ju kul, så jag klagar inte. Z3 Coupé brukar liknas vid en clownsko. En sån där med högt skaft och överdimensionerad framdel. Även om liknelsen är tänkt i rent estetiska former, så tycker jag den passar alldeles utmärkt även på andra plan. Clowner brukar ju vara rätt roliga. Det är liksom det som är själva grejen med clowner. Så är det även med Z3 Coupé. Den ser inte bara bra rolig ut – den är barnsligt rolig att köra också!

När vägen sträcker ut låter jag motorn göra det samma. När varvräknaren passerar 3 000 varv per minut väcks motorns andra personlighet till liv. Jag släpper inte gasen förrän motorn går från bas till tenor och hör hur treans och fyrans växlar får gå för fullt. Samtidigt som jag lyssnar till den allt annat än tondöva motorsången känner jag hur motorn drar mig framåt med konstant kraft – utan turbo slipper man den där obehagliga knuffen som man annars bara finner i sista vagnen på en berg- och dalbana. Finns det något vackrare än en ylande BMW-sugsexa? Okej då, det skulle väl vara när chefen säger att man får löneförhöjning. Men det händer ju aldrig, så nej – jag skulle inte tro det.



Minsta motorn i Z3 Coupé är inte så liten. 193 hästar ur en rak sexa på 2,8 liter räcker långt.

BMW Z3 Coupé bjuder på allt en bilentusiast som jag kan tänkas önska sig. Ett egensinnigt utseende, massor av körglädje och en glad mor – vad mer kan man begära? Tyvärr hittade jag min och mammas gemensamma drömbil en månad för sent för att kunna bjuda henne på en åktur. Men på BMW-språk står Z:at i Z-serien för ”zukunft”, vilket från tyska till svenska översätts till ”framtid”. Så en dag ska vi susa fram tillsammans – för den här bilen ska jag behålla för evigt.



Att BMW Z3 Coupé är sällsynt i rött råder det ingen tvekan om.
I BMW:s digra bildarkiv lyser modellen i rött med sin frånvaro. Blått och silver finns däremot.



BMW Z3 M Coupé, med 321 hk (325 två sista åren), kostar i dag mycket pengar.

BMW Z3 2,8 Coupé

Ursprungligt pris (1999)
330 000 kronor.

Uppskattat pris (2019)
Cirka 200 000 kronor.

Motor
Bensin. 6-cylindrig längsmonterad sugmotor. 4 ventiler per cylinder. Cylindervolym 2 793 cm3. Max effekt 193 hk (142 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 280 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring
Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-stegad manuell växellåda.

Hjul
Lättmetallfälg 17 tum, däck fram 225/45 r17 bak 245/40 r17.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 244, längd 405, bredd 174, höjd 130, spårvidd f/b 141/149. Tjänstevikt 1380. Tank 51 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 6,8 sekunder, toppfart 231 km/h.

Bränsleförbrukning
Blandad körning cirka 0,9 l/mil.



Köpsugen?

Framtiden ser ljus ut för Z3 Coupé och deras ägare. För köpsugna spekulanter ser det dock aningen mer mulet ut. Fler och fler har nämligen börjat tycka att den här udda bilen faktiskt är ganska cool och som en konsekvens av detta har modellen, tack vare (eller på grund av) de låga produktionssiffrorna, börjat göra värderesan på allvar.

I Sverige finns det drygt 300 coupéer registrerade, men vill du ha en svensksåld krymper siffran avsevärt då det inte såldes fler än 83 exemplar i vårt land. Sedan jag började ha bevakning på Z3 Coupé har jag sett både det ena och det andra på Blocket. Det har funnits allt från egenhändigt osmakligt pimpade exemplar till seriösa trackday-byggen, men genomgående verkar vara att det är få hundraprocentiga originalbilar som blir till salu – de som har riktigt fina exemplar verkar hålla hårt i dem. Men så finns det såklart undantag.

Ibland dyker det upp bilar som ser ut att vara riktigt fina och då gäller det att vara snabb på telefonen! Jag talar av egen erfarenhet. Det har varit flera gånger då jag har varit intresserad som bilen har hunnit säljas redan innan jag ens har börjat fundera över om den verkligen måste vara röd… Mannen som sålde den här bilen till mig sa till exempel att det var längesedan han hade varit så populär som den dagen då han lade ut annonsen. Jag tog chansen när den kom, vilket var samma timme som annonsen kom ut – och slog till direkt över telefon. Det var en chansning som gick hem.

Min bil är svensksåld, i ovanligt fint skick, har gått 11 700 mil och är i dag därför värd ungefär 200 000 kronor. För en bil som inte håller samma standard börjar priserna kring 100 000 kronor. Om du undrar varför jag inte köpte en M Coupé, så finns det två anledningar. 1. Jag hittade ingen röd. 2. Jag hade inte råd. För en sådan räcker det snart inte längre med halvmiljonen om du vill ha ett schysst exemplar. Vilket faktiskt var vad den kostade som ny. Men oavsett vilken Z3 Coupé du vill ha så bör du slå till så snart som möjligt – de kommer nämligen aldrig bli billigare än vad de är nu.

Klassiker

12. Hanomags comeback

Publicerad 2019-11-13 7:00, **text Mårten Carlsson**

Många ville vara med i jakten om en ny folkbil för efterkrigstidens nya marknad. Så även Hanomag.



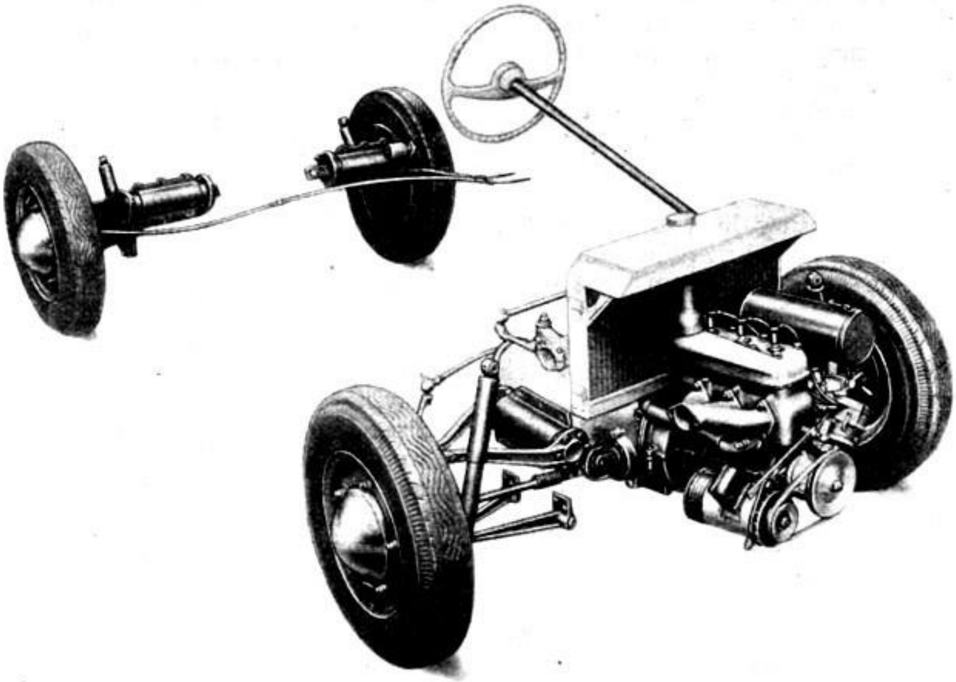
Hanomag hade redan på 20-talet tagit fram vad som var tänkt att bli en folkbil. En enkel billig praktisk liten bil som kallades Kommissbrot. Och då var man ingen nybörjare, man hade redan en bakgrund på 90 år av jordbruksmaskiner och tung industri.

Personbilstillverkningen blev lyckosam för Hanomag med modeller som Garant, Rekord och Sturm. Man var även tidigt ute med erbjuda dieselmotorer redan 1936.

Under kriget byggde man lastbilar, trupptransportfordon, och den kända halvbandvagnen Sd.Kfz.251 åt Wehrmacht. Efter 1945 kom den civila produtionen igång igen med traktorer och lastbilssläp. Men man ville även återuppliva den tidigare framgångsrika personbilsdivisionen. Till hjälp där hade man Rudolph Hiler som förut hade varit chef för Phänomen.

Vad Tyskland och resten av Europa behövde var en liten pålitlig och främst billig bil. Kanske man inte skulle ta upp direkt konkurrrens med Volkswagen eller Morris Minor och de som redan hade vunnit popularitet, men ett komplement?

Vad man åstadkom var en fyra meter lång bil, med näppeligen plats för fyra personer. Karossen var en modern självbärande pontonkaross och kom från Karmann. Mycket i bilen återanvändes från Hanomags förkrigsmodell som hette 1,3, men som drivkälla valde man en trecylindrig tvåtaktsmotor på 700cc från Müller-Andernach. Den var ändå 28 hästkrafter vilket får anses bra för sin klass. Hans Müller hade tidigare konstruerat DKW:s trecylindriga tvåtaktare, och kom senare att vidareutveckla den hos Wartburg.



Chassiet var enkelt, karossen självbärande

Av olika omständigheter blev det aldrig någon tillverkning av bilen trots att den verkade så lovande. Hur många som gjordes är lite oklart. En källa säger 20 bilar, eller om det var den planerade förserien, för det verkar som om Karmann bara levererade 15 karosser. Enligt en annan uppgift skall bara 11 bilar färdigställts. Sedan sågs aldrig några mer personbilar från Hanomag, man satsade på lätta och tunga lastbilar, och sina traktorer istället.

Idag finns en Hanomag Partner bevarad.



Partner kallade man den lilla bulliga bilen och den visades upp på Frankfurtmässan 1951.

Läs mer om:

Comte och Kommissbrot

Nygräddade Hanomags

Klassiker

13. Grattis Morris Marina!

Publicerad 20 november 2009

Text Carl Legelius

Idag har Pontus och Marina namnsdag och du vet väl att även bilvärlden har en Marina, Morris Marina förstås. Grattis!



Marina är italienska för hamn och varför det nybildade British Leyland valde det namnet på sin nya volymmodell när den presenterades 1970 är oklart, antagligen gick den processen lika snabbt som resten av utvecklingen av bilen.

När stora delar av brittisk bilindustri 1968 slagits ihop och bildat British Leyland stod det snart klart för den nya ledningen att man bland alla bilmärken och modeller inte hade någon framtida volymbil att sälja till de stora företagen och medelklassen. Det som fanns i pipeline ansågs som allt för avancerat och nischat, - som till exempel Austin Maxi.

Lösningen blev att snabbutveckla en konkurrent till Ford Cortina och Vauxhall Viva och man valde att använda den teknik som redan fanns att tillgå, Morris Minors. Det betydde stel, blad-fjädrad axel bak och torsionsfjädring fram samt längsmonterad stötstångsmotor på antingen 1,3 eller 1,8 liter, den senare hämtad från MGB och BMC 1800.

Karosseriet var däremot helt nytt och ritades under designchefen Roy Haynes ledning, killen som just värvats från Ford där han ritat Cortina Mk II.

Utvecklingen av ADO28 som Marina hette internt gick på 18 månader från beslut till färdig bil.



Trots sitt namn fotograferades de första Marinorna inte i någon hamn utan på en strand.

Vid lanseringen hade man knappt hunnit testa vägegenskaperna och de bilar med den större 1,8-litersmotorn visade sig vara i princip okörbara, så kraftiga understyrningstendenser uppvisade de. Detta upptäcktes inte förrän produktionen var igång och på de bilar som ställdes till pressens förfogande vid lanseringen kvarstod problemet.



Trots sin uppenbara mediokricitet sålde Marina ganska bra. På hemmamarknaden alltså.



En lättare ansiktslyftning i mitten av livet resulterade i annorlunda stötfångare och hjul samt extraljus i grillen på vissa modeller. Och vinyltak! Dörrhandtagen var det mest långlivade på bilen, de användes av Lotus på Esprit och Land Rover på Discovery ända fram till 1998.

Att inte skandalen blev ett faktum kan tillskrivas den hovsamma brittiska motorpressen. Den stora tidningen The Motor skickade, efter att ha konfererat med konkurrenttidningen Autocar, två medarbetare till BL:s huvudkontor med budskapet att om inte problemet fixades snarast skulle de vara tvungna att förse Marina med en varningsstämpel i spalterna.



I USA såldes bilen under en kort tid som Austin Marina.
Vita däcksidor - goes without saying.



Marina Estate (ADO28) 1972–80

Lösningen blev att justera cambervinkeln på framhjulen samt sänka den nedre infästningen av hjulupphängningen. Men Marina blev aldrig någon körmaskin av rang utan en symbol för hur andefattig och ofokuserad brittisk bilindustri var på 1970-talet.

Marina fanns som fyrdörrars sedan, tvådörrars coupé och rymlig kombi. Den tillverkades i drygt 800 000 exemplar fram till 1980. Efterträdaren hette Ital och var i princip samma bil med något annorlunda front. Den blev den sista bilen som bar namnet Morris.



I Sydafrka var uppsynen lite annorlunda och namnet: Leyland Marina.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Peugeot återvänder till Le Mans

Oskar Krüger

14 november 2019

2022 står den franska tillverkaren på startlinjen till World Endurance Championship med hybrider enligt det nya Hypercar-reglementet.



I går offentliggjorde Peugeot sitt deltagande i WEC 2022 med Le Mans 24-timmars som seriens höjdpunkt. Världsmästartiteln avgörs dock över totalt åtta lopp runt om i världen. Så sent som 2017 nekade Peugeot att de var på väg tillbaka in i långloppracingens finrum med dåvarande LMP-reglementet. Men nu är det med största sannolikhet det nya Hypercar-reglementet som lockat fransmännen, reglementet där fokus ligger på att hålla nere kostnaderna jämfört med idag. Ett drag från organisationen för att få in fler biltillverkare i serien. Så på den punkten kan organisationen redan klappa sig på axeln. Toyota har fått härja fritt i kungaklassen alldeles för länge och det nya reglementet tas emot med öppna famnar när det träder i kraft i september nästa år.

Förutom lägre kostnader ska reglementet bidra till jämnare och bättre racing. Utseendemässigt ska bilarna se mer ut som supersportbilar vilket vi kan se bevis på hos Aston Martin som är enda tillverkaren att ha presenterat modellen de ska tävla med: Aston Martin Valkyrie. Toyota har likt Peugeot presenterat en satsning men ingen bil och ryktena säger att ytterligare satsningar väntas presenteras från två mindre team under näst år: Glickenhaus och ByKolles.



2009 lyckades Peugeot med sin 908 HDi FAP att bryta Audis segersvit sedan 2000.

Peugeot säger inte mycket mer om sin bil än att det är en hybrid. Men fler detaljer lovas komma redan i början av nästa år. Det blir minst sagt spännande att se hur Peugeot och reglementet urartar sig. Och att se om Peugeot kan repetera historien då de vunnit 24-timmars på Le Mans under båda av sina tidigare satsningar. Senaste Peugeot deltog var mellan 2007 och 2011 med Peugeot 908 där den dieseldrivna bilen vann 2009. Det var märkets tredje seger genom tiderna, de två tidigare kom åren 1992 och 1993 med Peugeot 905.



Aston Martin Valkyrie, bilen Aston Martin ska tävla med i WEC

SLUT